

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.10.1999

KOM(1999)459 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET**

**Den italienske regerings anmodning om tilladelse til i henhold til artikel 8, stk. 4,
i Rådets direktiv 92/81/EØF at gennemføre undtagelsesbestemmelser i
forbindelse med en reduceret punktafgiftssats på dieselolie til erhvervskøretøjer**

1. Indledning

- (a) I henhold til Rådets direktiv 92/81/EØF skal medlemsstaterne anvende det harmoniserede punktafgiftssystem for mineralolier. I henhold til artikel 8, stk. 4, i direktivet, kan Rådet tillade medlemsstaterne at gennemføre yderligere afgiftsnedsættelser eller -fritagelser, hvis særlige hensyn taler herfor.
- (b) I en række breve, heriblandt et, som Kommissionens generalsekretariat modtog den 29. Juni 1999, fra Italiens faste repræsentation blev Kommissionen informeret om de italienske myndigheders ønske om at nedsætte punktafgiften på dieselolie for visse erhvervskøretøjer.
- (c) I et brev fra Kommissionens generalsekretariat af 28. Juli 1999 blev de øvrige medlemsstater i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8, stk. 4, i ovennævnte direktiv informeret om de foranstaltninger, som de italienske myndigheder ønskede at gennemføre. I henhold til samme artikel kan både Kommissionen og medlemsstater henstille, at en sådan anmodning behandles i Rådet.

2. Beskrivelse af foranstaltningen

Italien har ændret sit afgiftssystem for mineralolier, således at afgiften fastlægges i henhold til CO₂-emissionsniveauet, hvilket vil medføre en årlig stigning i afgifterne på mineralolier indtil 2005.

I samme periode vil der blive tale om en tilsvarende nedsættelse af den nuværende supplerende vægtafgift for private dieselkøretøjer, således at driftsudgifterne i forbindelse med disse køretøjer forbliver uændrede. Imidlertid er erhvervskøretøjerne ikke pålagt den særlige supplerende afgift, og deres omkostninger vil derfor stige som følge af afgiftsstigningen.

De italienske myndigheder ønsker derfor at indføre en ordning, der vil give vejgodstransportører, der fragter gods for tredjemand, mulighed for at få refunderet den ekstra afgift. Ordningen minder om lignende foranstaltninger i Frankrig og Nederlandene, skønt den afviger herfra, i og med den kun finder anvendelse på dieseldrevne erhvervskøretøjer, der tilhører egentlige vognmandsselskaber. Ordningen kommer således ikke til at omfatte virksomheder, der transporterer egne varer.

Under det italienske system vil vognmændene få refunderet deres afgiftsbetalinger ud fra et måneds- eller kvartalsbaseret kompensationssystem i starten på et foreløbigt grundlag, idet man går ud fra forbrugstallene fra det foregående år. Disse tal vil så blive korrigeret ved udløbet af afgiftsåret, når de korrekte tal foreligger. Vognmænd fra andre EU-lande vil også kunne få refunderet deres afgiftsbetalinger, men de skal registreres i transportministeriet og fremlægge refusionsanmodning for finansministeriet via en skatterepresentant.

3. Kommissionens holdning

Procedurene i artikel 8, stk. 4 i Rådets direktiv 92/81/EØF giver medlemsstaterne mulighed for at gennemføre punktafgiftsnedsættelser og -fritagelser, hvis særlige hensyn taler herfor.

Ændringerne i den italienske regerings afgiftssystem er motiveret af miljøhensyn. De italienske myndigheder har informeret Kommissionen om, at det nye system giver mulighed for at harmonisere afgiftssystemet for fossile brændstoffer med Europa-Kommissionens standarder. Desuden giver det mulighed for et kuldioxid- (CO₂-) emissionsbaseret beskatningssystem af brændstofferne, således at de beskattes på grundlag af deres kulindhold, hvorved man kan nedbringe anvendelsen af de mest forurenende brændstoffer.

De italienske myndigheders foreslåede fravigelse fra punktafgiftsreglerne skal ses som et ønske om at kompensere vognmænd, der transporterer varer for tredjemand, for de supplerende omkostninger, de pådrager sig som følge af stigningerne i punktafgifterne for brændstoffer til køretøjer under det nye afgiftssystem. De får hvorved lettere ved at tilpasse sig den nye situation på området.

Kommissionen har tidligere tilkendegivet, at afgiftsdifferentiering inden for transportsektoren er acceptabel i henhold til statsstøttereglerne, hvis differentieringen har til hensigt at sikre opfyldelsen af målsætninger i den fælles transportpolitik og samtidig overholder minimumssatserne for punktafgifter i Rådets direktiv 92/82/EØF. Afgiftsdifferentiering, hvis formål er opfyldelsen af visse veldefinerede miljømæssige målsætninger, falder i princippet ind under denne kategori.

Den italienske regerings anmodning begrænser imidlertid anvendelsen om fravigelse til kun at gælde for vognmænd, der transporterer varer for tredjemand, hvilket er et diskriminerende element, der ikke fandtes i de tidligere fravigelser, og som betyder, at virksomheder, der anvender egne dieseldrevne erhvervskøretøjer til transport af egne varer konkurrencemæssigt stilles ringere end egentlige vognmandsselskaber.

I den forbindelse vil Kommissionen også pege på EF-Domstolens dom i sag nr. C-6/97 (Den Italienske Republik mod Kommissionen), hvor Italien ikke fik medhold i sit forsøg på at omstøde Kommissionens beslutning 97/270/EF af 22. Oktober 1996 om en skattefradragsordning, som Italien havde indført for vognmænd.

Ordnningen medførte afgiftsnedsættelser for italienske vognmænd og kompensation i form af refusioner til vognmænd fra andre EU-lande, således at en del af deres brændstofudgifter blev refunderet. Denne ordning medførte, at de italienske vognmænd, der arbejdede for tredjemand, gennem denne midlertidige undtagelse fra det generelle afgiftssystem blev favoriseret i sammenligning med virksomheder, der transporterede deres egne varer.

Kommissionen mente ikke, at denne undtagelse kunne retfærdiggøres ud fra formålet med og strukturen i ordningen, og at der derfor ikke var tale om en generel foranstaltning. Kommissionen vedtog beslutning 97/270/EF, hvori det hed, at støtteordningen til vognmænd i form af et afgiftsnedslag var uforenelig med det indre marked, som det er defineret i artikel 92, stk. 1, (nuværende artikel 87) i traktaten, idet den ikke opfyldte nogen af undtagelsesbetingelserne i artikel 92, stk. 2 og 3.

Italien forsøgte at få EF-Domstolen til at omstøde denne beslutning, men Domstolen udtalte i sin dom af 19. Maj 1999, at argumentet, om at afgiftsnedsættelsesordningen ikke bør betragtes som støtte, måtte afvises.

Kommissionen erkender naturligvis, at afgiftsnedsættelsesordningen og punktafgiftsundtagelsen, som Italien anmoder om, ikke er identiske, men punktafgiftsundtagelsen ville få nøjagtig de samme konsekvenser som afgiftsnedsættelsesordningen, idet den ville medføre konkurrenceforvridning til fordel for vognmænd, der arbejder for tredjemand, på bekostning af virksomheder, der transporterer egne varer.

Endvidere mener Kommissionen, at den fremlagte fremgangsmåde i forbindelse med refusion af stigningen i dieselpunktafgifterne for vognmænd fra de øvrige EU-lande tilsyneladende vil påføre dem nye administrative byrder og ligeledes kan medføre forsinkelser i tilbagebetalingen af afgiftsbeløbene, hvilket vil stille dem ringere i konkurrencen med italienske vognmænd.

4. Konklusion

Afgiftsdifferentiering i transportsektoren kan accepteres under statsstøttere reglerne, hvis formålet er at sikre opfyldelsen af målsætninger, der er i overensstemmelse med den fælles transportpolitik, herunder på miljøområdet, og som i øvrigt overholder minimumssatserne for punktafgifter i Rådets direktiv 92/82/EØF. Kommissionen kan derfor acceptere princippet om afgiftsdifferentiering, der anvendes ikke-diskriminerende, og som har til formål midlertidigt at kompensere virksomheder for øgede omkostninger, som de påføres som resultat af ændringer i afgiftssystemet, der foretages af miljømæssige hensyn.

Kommissionen har imidlertid grundlæggende indvendinger mod den undtagelsesanmodning, som Italien har indgivet. Skønt den har til formål at imødegå afgiftsstigninger, der er resultatet af skiftet mod et mere miljøvenligt afgiftssystem, vedrører det kun vognmænd, der transporterer varer for tredjemand, hvilket betyder, at virksomheder, der anvender egne dieseldrevne erhvervskøretøjer til transport af egne varer, konkurrencemæssigt set stilles ringere end vognmænd, der arbejder for tredjemand. Denne begrænsning udgør et diskriminerende element, som ikke findes i andre lignende undtagelsesordninger, som Rådet har bevilget andre medlemsstater.

Endvidere mener Kommissionen, at den fremlagte fremgangsmåde i forbindelse med refusion af stigningen i dieselpunktafgifterne for vognmænd

fra de øvrige EU-lande tilsyneladende vil påføre dem nye administrative byrder og ligeledes kan medføre forsinkelser i tilbagebetalingen af afgiftsbeløbene, hvilket vil stille dem ringere i konkurrencen med italienske vognmænd.

På grund af disse grundlæggende indvendinger anmoder Kommissionen om, at Rådet behandler spørgsmålet ud fra artikel 8, stk. 4, tredje afsnit, i direktiv 92/81/EØF.